(Zweites Blatt.)

Thorner Zeitung

Nr. 148. Donnerstag, den 28. Juni 1900.

Der Hochverrathsproceß Leitgeber und Genossen vor dem Reichsgericht.

Leipzig, den 26. Juni 1900. Zunächst wird der Angeklagte Leitgeber über die Anklage vernommen. Er erklärt sich für nichtschuldig. Seine Beziehungen zu dem Nationalmuseum und dessen (inzwischen verstorbenem) Gründer und Leiter Bukowski giebt er zu. Das Museum hat nach seiner Angabe und dem zur Verlesung gebrachten Statut den Zweck, die vorhandenen Erinnerungen an das ehemalige Königreich Polen aufzunehmen, das Andenken an die Vergangenheit sowie den Schmerz über das Schicksal Polens, wachzuhalten. Es soll gleichzeitig beweisen, daß das polnische Volk auf Grund seiner Vergangenheit und Geschichte das Recht auf politisches Dasein habe, daß es insbesondere Rasseeigenschaften besitze, die es immer als ein beachtenswerthes Kulturvolk erscheinen lassen würden, und daß ein unsichtbares Polenreich bestehe durch Kunst, Literatur, Presse und Sitte. Ueber das Wesen des Nationalschatzes will der Angeklagte früher, d. h. vor Einleitung der Untersuchung gegen ihn, keine richtige Vorstellung gehabt haben. Die Anklage ist der Ueberzeugung, daß dieser Schatz die Mittel bieten soll für eine zukünftige, polnische Erhebung, deren Zweck natürlich nur darin bestehen könne, die polnischen Landestheile des Königreichs Preußen von diesem loszureißen. In dem Statut des Nationalschatzes heißt es, jeder Pole habe die Pflicht, zu diesem eisernen Fonds beizutragen, der bestimmt sei, den Freunden der großpolnischen Sache eine Zuflucht, den Fremden aber ein Schrecken zu sein. Der Angeklagte, der die deutsche Sprache, wie schon betont, meisterhaft beherrscht, bestreitet mit großer Lebhaftigkeit, von den revolutionären Tendenzen des Schatzes Kenntniß gehabt zu haben. Er will geglaubt haben, der Zweck des Schatzes bestehe darin, die polnische Presse zu unterstützen, der deutschen Kolonisation in den polnischen Landestheilen entgegenzuarbeiten und die auf Erhaltung der polnischen Nationalität abzielenden Bestrebungen zu fördern. Auf die Frage des Präsidenten, ob es unter seinen Volksgenossen Leute gebe, welche der Ansicht sind, daß der Schatz die Mittel bieten soll, die Ziele einer revolutionären Bewegung zu fördern und im geeigneten Momente Polen wieder zu vereinigen, antwortete der Angeklagte ausweichend: das müßten sehr junge Leute sein!

Auch die Angeklagten Kolenda und Melerowicz bestreiten bei der Vernehmung ihre Schuld. Kolenda will keine genaue Kenntniß von dem polnischen Nationalschatz gehabt haben. Melerowicz will darin eine Art Unterstützungsfonds gesehen haben, da er in der Schweiz selbst Unterstützung daraus erhalten habe. Als Zeugen werden zwei Dortmunder Polizeibeamte, die den polnischen Handwerkerverein in Dortmund überwachten, und eine Anzahl Polen vernommen, die wie beide Angeklagten diesem Vereine angehörten. Die weiter vernommenen Zeugen, zumeist frühere Mitglieder des polnischen Handwerkervereins in Dortmund, machten mehr oder weniger klare Angaben über das, was Kolenda und Melerowicz in Bezug auf den Nationalschatz gesagt haben sollen. Nachträglich wurden die polnischen Zeugen sämmtlich vereidigt. Gegen 3 Uhr Nachmittags wurde die Beweisaufnahme geschlossen. Heute, Mittwoch, früh begannen die Plaidoyers.

Nachträglich wird uns noch gemeldet, daß sich aus der Verlesung einer Anzahl von Schriftstücken ergiebt, daß Leitgeber sich bewußt war, für ein hochverrätherisches Unternehmen zu wirken. Nachdem der Chef der politischen Polizei in Posen, Polizeirath Zacher, sich über den Stand der polnischen Bewegung in nicht öffentlicher Sitzung geäußert, wird die Sitzung vertagt.

Segelsport in der Union.

Eine Skizze zur „Kieler Woche".

Von Emil Hofer.

(Nachdruck verboten.)

In diesen Tagen, da in dem deutschen Marineport Kiel der deutsche Marinesport seine feuchten Feste feiert, verlohnt es sich, auch einen forschenden Blick hinüberzuthun über Nordsee, Kanal und Ocean und sich über den amerikanischen Segelsport ein wenig zu informiren. Was nämlich echte Wasserspörtler sind, die haben einen offenen Blick und ein reges Interesse für Alles, was mit ihrem feuchten Element, es sei an der Insel, sei es auf den Wogen des Meeres, in Kontakt steht.

Also: Segelsport in der Union.

Der sogenannte Yachting-Sport in der großen Republik ist eine andere Art Sport, den sich nur die upper then thousand in voller und ganzer Glorie leisten können und thatsächlich leisten. Was von kleineren Sailings-Clubs im Inlande existirt oder vielmehr vegetirt, ist kaum der Erwähnung, geschweige denn der eingehenderen Betrachtung werth, da man davon doch nicht Neues weder erfahren noch erlernen kann, zumal ja der deutsche Segelsport schon lange nicht mehr in den Windeln liegt und auch die Kinderschuhe schon längst ausgetreten und abgeworfen hat.

Fürs Erste wollen wir dem Leser eine Beschreibung geben von der Bauart der augenblicklich modernsten Yachts und ihrer technischen Ausrüstung, so gut und so weit wir das ohne Beihilfe einer Skizze oder Illustration zu thun vermögen.

Fangen wir vom Rumpf an und steigen wir von unten nach der Wasserlinie und so weiter hinauf.

Der Rumpf einer amerikanischen Yacht kann erbaut sein auf einem fin-keel oder bulb-fin-keel oder er kann den sogenannten centre-board-type haben, d. h. die Yacht kann entweder einen Flossenkiel, nach der Gestalt einer Fisch-Bauchflosse, oder einen Knochen-Flossenkiel, ein Flossenkiel mit unten angebrachter mit Blei ausgegossener Ausbuchtung, oder endlich ein Kielschwert haben, welches auf- und niedergelassen wird durch einen Schlitz im Kiel selbst und in ein im Hohlraum des Rumpfes befindliches, wasserdichtes, scheidenähnliches Behältniß, die tight box. Der Rumpf selbst besteht zumeist aus bestem Nickelstahl und wird von den besten Handwerkern der Eisenbranche kunstvoll genietet, oder aber er besteht auch aus feinstem geschabten und polirten Kern-Teakholz. Eisen kommt jedoch immer mehr in Gebrauch. Das Steuer liegt dem Flossenkiel unter Wasser dicht an; wo dagegen ein Kielschwert zur Verwendung kommt, liegt das Steuer am Stern, also hinter dem Schlitz, zur Aufnahme des Kielschwertes, am Kiel selbst an. Das Vordertheil des Rumpfes liegt entweder plattformartig weit nach vorn aus, oder es steht mit senkrechter, fast messerscharfer Kante senkrecht im Wasser. Bei allen Formen liegt das Bugspriet wagerecht über die Spitzkante des Rumpfes oder der Plattform über dem Meeresspiegel.

Das Innere des Rumpfes dem Leser eingehend zu beschreiben, ist aus mehreren Gründen nicht nöthig und nicht möglich; übt doch das Innere der Yacht nur Eindruck auf den Beschauer aber keinen Vor- oder Nachtheil auf die Segelfähigkeit des Fahrzeuges aus. Prunk und Pracht einerseits und Bequemlichkeit andererseits sind die Gesichtspunkte, nach denen der reiche Amerikaner seine Yacht im Innern einrichtet. Mahagoni-Deck- und -Fußböden und Möbel, luxuriös ausgestattete Badezimmer und Salons, elektrische Küche, Scheinwerfer, Eiskühlapparate, Pianos und lauschige Kosenischen u. s. w. das und noch manches Andere enthält der Innenraum, und damit genug; wir gehen zur Hauptsache: zur Bemastung und zur Takelage über.

Vom Kiel aus kerzengrade in die Höhe von 80—100 Fuß steigt der einzige, hohlstählerne Mast des Fahrzeuges, welcher einen, die ganze hintere Länge des Decks entlang liegenden Segelbaum und oben eine entsprechende Gaffel trägt. Zwischen Mast und Bugspriet befinden sich gewöhnlich folgende Segel der Reihe nach: das ballon-stay-sail (Yachtstagsegel) das Stay-sail (Stagsegel) Jib (Klüver oder vorderes Stagsegel) das Jibtobsail (das Jager oder das Jagertoppsegel) das Club-topsail oder Baby-topsail (große Gaffeltoppsegel) u. A. Nach dem Hintertheil zu liegt Main-sail (Großsegel) oder der Spinnaker (das große Baumsegel), welch Letzteres bei großen Yachten allein seine 5000 Quadratmeter Stoff dem Winde bietet und von dessen Güte und Stärke die Schnelligkeit und Manövrirfähigkeit des ganzen Fahrzeuges zum größten Theil abhängt. Gerade dieses Segel mit seiner kolossalen Fassungskraft ist es, welches die meiste Bemannung der Yacht für sich in Anspruch nimmt und von ihm hängt beim Preissegeln fast ausschließlich der Sieg oder die Niederlage ab.

Fragen wir uns nun, welche Kosten die Ausrüstung einer solchen Yacht und ihre Bemannung dem Eigenthümer verursacht, so ist die Antwort diese: ungeheure Kosten verursacht sie ihm. Wenn wir vom Kostenpunkt der inneren Einrichtung einmal ganz und gar absehen, so hat der Yachteigenthümer doch allein für den Rumpf seines Fahrzeuges durchschnittlich etwa 200 000 Mark anzulegen, wenn er ein „korpsfähiges" Fahrzeug sein nennen will. Der große Stahlmast kostet im Durchschnitt seine 5—6000 Mark, ein kunstgerechter Segelbaum bis 5000 Mark, die Gaffel ca. 4000 Mark, das Bugspriet ungefähr 2000 Mark und die Takelage allein über 12 000 Mark. Die Besegelung des Fahrzeugs verschlingt ebenfalls Unsummen. Unter 24—30 000 giebt es für den reichen Yachtbesitzer keine Besegelung. Das kommt aber daher, daß er seine Segel aus den besten und feinsten — nicht etwa Segeltuch — Stoff herstellen läßt; nein! aus Seide! Das Main-sail und der Spinnaker kosten am meisten. Denn diese müssen entschieden aus Seidenstoff hergestellt sein, wenn man auch zu den kleineren Segeln ein Gemisch-Gewebe aus echt ägyptischer Baumwolle mit echt chinesischer Seide verwendet. Von diesem letzteren Stoff kostet der Quadratmeter 4—5 Mark, während das Seidenzeug für die großen Segel nicht viel unter 20 Mark per Quadratmeter zu stehen kommt.

Wie schon erwähnt, ist es gerade diese immense Besegelung, welche eine große und selbstredend technisch auf's Vorzüglichste gebildete und befähigte Bemannung nothwendig macht, die natürlich auch ihre entsprechende Bezahlung fordert und erhält. Ein gewöhnlicher Kauffahrer, vielleicht 2—3 Mal so groß als solch eine Yacht, kann auf seinen Weltreisen mit weniger als der Hälfte der Mannschaft auskommen. Der Führer, um nicht zu sagen, der Kapitän einer Yacht, darf jährlich seine 5000—8000 Mark beanspruchen und man zahlt es ihm mit Vergnügen, wenn er tüchtig ist. Dazu erhält er Segelprämie beim Siege! Ein Maat erhält 500 Mark, der zweite Maat 200 Mark pro Monat, der Steuermaat bis zu 300 Mark, jeder Kopf der Bemannung — oft bis zu 80 Personen und mehr auf einer Yacht! — etwa 100 bis 120 Mark pro Monat. Auf Reparaturen, Veränderungen, um „up-to-date" zu bleiben, Tauwerk aus feinsten getheerten Manilahanf, Dockgebühren u. s. w. kann der Besitzer immerhin pro Jahr ungefähr 10—30 000 Mark rechnen.

Der Leser sieht ein, daß American fashionable Yachting ein sehr, sehr kostspieliger Sport ist. Aber wenn man den Reichthum der Eigenthümer solcher Unika von Fahrzeugen und ihren krankhaften Ehrgeiz, einander — es koste, was es wolle — zu überstrumpfen, in Erwägung zieht, so wird man diese kolossalen Ausgaben ganz natürlich finden.

Die Art und Weise, wie eine Regatta oder ein Wettsegeln auf gut Amerikanisch ausgeführt wird, dürfte den Leser, denke ich, auch sehr wohl interessieren und ich will versuchen, ihm eine kurze, allgemeine Schilderung eines solchen cup-racing im Folgenden zu geben.

Ein großes cup race besteht gewöhnlich aus drei bis fünf verschiedenen einzelnen races. Die Yacht, welche zwei aus drei, oder drei aus fünf, solcher einzelnen races gewinnt, hat den Sieg errungen und führt den Preis, gewöhnlich einen massiven, silbernen, kostbaren und künstlerisch ausgeführten Pokal oder cup heim. Zuerst nimmt

---

Auferstehung.

Von Graf **Leo N. Tolstoi.**

Deutsch von Wilhelm Thal.

(Nachdruck verboten.)

72. Fortsetzung.

„Wovon hängt ihre Angelegenheit denn ab?"

„Vom Senat!"

„Vom Senat? Aber mein lieber Vetter Leo sitzt doch im Senat. Ach so, ich vergaß, er ist ja in der heraldischen Abtheilung. Und außer ihm kenne ich Niemand im Senat. Man findet dort nur Leute, die Gott weiß woher kommen, und außerdem viele Deutsche. Leute von der anderen Welt! Aber trotzdem werde ich mit meinem Manne sprechen, er kennt sie ja Alle. Er kennt die ganze Welt, ich werde mit ihm sprechen. Aber Du mußt ihm die Sache selbst erklären, mich würde er nie verstehen. Wenn ich ihm etwas sage, antwortet er immer, er verstehe nicht. Das ist Voreingenommenheit, aber was soll ich dagegen thun?"

Die Gräfin wurde in ihren Mittheilungen durch den Eintritt eines Dieners unterbrochen, der ihr auf silbernem Teller einen Brief reichte.

„Wie sich das trifft! Ein Brief von Aline! Du wirst auch Kiesewetter hören!"

„Wer ist Kiesewetter?"

„Kiesewetter? Komm' heut Abend zu uns, dann wirst Du sehen, wer es ist. Er spricht so vorzüglich, daß die Verbrecher sich ihm weinend und bereuend zu Füßen werfen. Ach, wenn Deine Magdalena ihn hören könnte, dann würde sie sich gleich bekehren. Aber komm' sicher heute Abend, Du wirst ihn hören, es ist ein ganz erstaunlicher Mensch."

„Ja, aber, liebe Tante, diese Dinge interessieren mich nicht besonders."

„O doch; ich sage Dir, es wird Dich schon interessiren, und Du wirst kommen, ich will es, hörst Du? Und jetzt sage, was Du noch von mir willst; schnell, krame Deine Neuigkeiten aus."

„Ich habe mich auch mit der Angelegenheit eines jungen Menschen zu beschäftigen, der auf der Festung eingeschlossen ist."

„Auf der Festung? Ach ja, ich kann Dir auch einen Brief für den Baron Kriegsmuth geben, das ist ein braver Mensch, übrigens kennst Du ihn ja. Er war ein Kamerad Deines Vaters. Er hat sich dem Spiritismus zugewendet, ist aber trotzdem ein braver Mann. Was willst du von ihm?"

„Ich will für die Mutter des jungen Mannes um die Erlaubniß nachsuchen, ihren Sohn sprechen zu dürfen. Ich habe auch ein Gesuch für Tscherwiaski, was mir sehr unangenehm ist."

„Tscherwianski? Ach, dieser häßliche Mensch! Das ist ja Mariettens Gatte; doch ich kann mich immerhin an sie wenden. Sie wird Alles für mich thun; sie ist ja so nett!"

„Ich habe sie um die Freilassung eines jungen Mädchens, einer Studentin, zu bitten, die seit mehreren Monaten im Gefängniß sitzt, ohne daß Jemand weiß, warum!"

„O, sie selbst wird schon wissen, warum; diese Mädchen mit den kurzen Haaren sind weich wie Butter, wenn sie hinter Schloß und Riegel sitzen."

„Ich weiß nicht, ob sie wirklich weich wie Butter sind, ich weiß nur, daß sie leiden, wie wir an ihrer Stelle leiden würden. Wie können Sie als Christin, die Sie doch an das Evangelium glauben, so mitleidslos sein?"

„Was sagst Du da? Das ist ja Unsinn! Das Evangelium ist das Evangelium, und was schlecht ist, ist schlecht. Soll ich vielleicht erklären, ich liebe die Nihilisten und besonders die Nihilistinnen mit ihren kurzen Haaren, während ich sie in Wirklichkeit nicht ausstehen kann?"

„Ja, aber warum können Sie sie denn nicht ausstehen?"

„Was brauchen sie sich in Dinge mischen, die sie nichts angehen?"

„Nun, da ist zum Beispiel Mariette; Sie geben doch selbst zu, daß sie das Recht hat, sich mit den Angelegenheiten ihres Mannes zu beschäftigen?"

„Bei Mariette ist das etwas Anderes, aber wenn so eine, Gott weiß was, so eine Popentochter uns gute Lehren geben will . . ."

„Sie will uns keine guten Lehren geben, sondern dem Volke helfen."

„Man braucht sie aber gar nicht, um die Bedürfnisse des Volkes kennen zu lernen."

„O, liebe Tante, darin irren Sie sich. Die Bedürfnisse des Volkes werden größer, und wir kennen sie thatsächlich nicht. Ich habe mich davon selbst überzeugt, denn ich komme vom Lande. Finden Sie es gerecht, daß die Bauern über ihre Kräfte arbeiten und nicht einmal ihren Hunger stillen können, während wir in Müßiggang und Luxus leben," fuhr Nechludoff fort, den das Wohlwollen seiner Tante veranlaßte, ihr alle seine Gedanken nach und nach mitzutheilen.

„Was willst du denn aber? Soll ich etwa arbeiten und nicht essen? Mein Lieber, mit dir nimmt es noch einmal ein schlimmes Ende".

„Weshalb denn?"

Während der letzten Worte war ein kräftiger, hochgewachsener, älterer Herr in das Speisezimmer getreten; das war der Gatte der Gräfin Tscharska, der frühere Minister. Er küßte seiner Frau galant die Hand und sagte dann, Nechludoff seine frischrasierte Wange hinhaltend:

„Ah, guten Tag, Dimitri, seit wann bist Du hier?"

„Nein, er ist unbezahlbar", sagte die alte Gräfin zu ihrem Manne. „Er wünscht, ich solle meine Wäsche selbst im Flusse waschen und mich nur von Kartoffeln nähren. Du kannst Dir nicht denken, was für ein Taugenichts er geworden ist. Trotzdem aber thätest Du gut, alle seine Wünsche zu erfüllen. Apropos, man sagt, mit Frau Kamenski stehe es so verzweifelt, daß man für ihr Leben fürchtet; Du solltest ihr einen Besuch machen."

„Ja, es ist furchtbar," versetzte der Mann.

„Und jetzt unterhaltet Euch von Euren Angelegenheiten im Rauchzimmer, ich habe Briefe zu schreiben."

Nechludoff hatte das Eßzimmer kaum verlassen, als sie ihm nachrief, er solle wieder zu ihr kommen.

„Soll ich auch an Mariette schreiben?"

„Ach ja, Tante!"

„Aber ich werde die Erklärung dessen, um was Du ihren Mann wegen der Nihilistin zu bitten hast, freilassen. Sie kann ihrem Manne dann befehlen, zu thun, was du verlangst, und er wird es thun. Aber glaube nur nicht, daß ich mitleidslos bin. Sie sind alle Ungeheuer, Deine Schützlinge, aber ich will ihnen durchaus nicht übel. Gott beschütze sie. Also auf heute Abend, Du kommst heute Abend sicher! Du wirst Kiesewetter hören und dann mit uns beten, das wird Dir gut thun; also auf heute Abend, nicht wahr?"

(Fortsetzung folgt.)

das flag ship oder Flaggschiff draußen auf dem Ocean seine bestimmte Stellung als Ziel- oder Wendepunkt ein.

Der Curs, den das race zu nehmen hat, wird erst wenige Minuten vor Beginn des eigentlichen race bekannt gemacht und zwar durch ein verabredetes Flaggensignal von der Gaffelleine des Flaggschiffes, von welcher es mit dem Teleskop abzulesen ist. Alsdann fährt gewöhnlich ein sog. tug boat voraus, das ist ein kleiner Dampfer, wie er vielleicht zum Schleppen von Segelschiffen verwandt, und legt zur sichtbaren Markirung des Curses buoys oder Bojen mit entsprechenden Fähnchen aus, um die Wendungspunkte anzuzeigen. Den zum Wettsegeln bereiten Fahrzeugen, die in der Nähe des Ufers liegen, werden einige Minuten gewährt, umherzusegeln an der starting line, um sich auf das eigentliche „start" parat zu machen. Ein Kanonenschuß wird abgefeuert zur bestimmten Zeit. Etwa 10 Minuten später fällt ein zweiter Kanonenschuß zum Zeichen, daß das Wettsegeln nun zu beginnen hat. Die Zeit wird unmittelbar nach Abgabe dieses zweiten Schusses registrirt und mit dieser Registrirung beginnt das race, ganz gleich, ob die Fahrzeuge alle oder einzelne oder sonstwie einsetzen. Es kommt nun darauf an, an den Bojen, die den zu nehmenden Curs markiren, so nahe wie möglich vorbei zu kommen. Der Yachtflottille nach folgt ein Schwarm von Fahrzeugen mit Zuschauern, Reportern, Sportleuten 2c., die Alle an dem Anfang, Fortgang und Erfolg der Regatta auf's Eifrigste interessirt sind. Gewettet wird hoch und niedrig, wahnsinnig und vernünftig. Polizeiboote achten darauf, daß die Dampferflottille stets in gemessener Entfernung hinter dem letzten der Wettsegler zurückbleibt, um ihm sowohl als auch den übrigen Yachten nicht im Wege zu sein und den Wind zu beeinflussen, den sie alle sehr nöthig brauchen. Die Zeit, zu welcher die einzelnen Fahrzeuge der Wettfahrer an den ausgelegten Bojen vorbeikommen, wird genau registrirt und zwar von einer Anzahl offizial time-keepers, oder officiellen Zeitregistratoren, die sich alle an Bord eines kleinen Dampfers befinden und das Vorrecht der Fahrt vor allen anderen begleitenden Fahrzeugen haben. Eine Zeitgrenze, welche nach der Entfernung des Zieles vom starting point varíirt, wird festgesetzt als Maximum der erlaubten Dauer eines race. Erreichen die Segler das Ziel nicht innerhalb der festgesetzten Zeit, so gilt das ganze betreffende race überhaupt nicht. Nur diejenigen Segler zählen für das race, die innerhalb dieser Zeitgrenze durch's Ziel gefahren sind. Unglücksfälle geschehen auf Risiko des vom Unglück Befallenen und werden bei der Abschätzung nicht in Rücksicht genommen. Reißt ein Segel, bricht eine Spiere u. s. w. so verliert diese Yacht aus dem Grunde und darf keinerlei „Gnade" beanspruchen. Deßgleichen unbarmherzig verstoßen wird der Segler, welche eine Boje übersah und in Folge dessen nicht an ihr vorbeisegelte, sondern sie übersprang. Auch darf der Gegner aus solch einem Irrthum Nutzen ziehen.

Das Ende des race signalisirt ein vom Deck des Flaggschiffes abgefeuerter Kanonenschuß, und der Sieger in diesem race wird durch Hissung seiner speciellen Toppflagge an Bord des flag-ship angekündigt. Daraufhin haben die andern Fahrzeuge, die sich an diesem race betheiligten, ihre Segel zu streichen, einzuziehen und werden von Schleppern zu ihren respekiven früheren Ankerplätzen zurückbugsirt.

Die ganze Kunst der amerikanischen Yachts-men besteht im blitzartig schnellen Arrangiren der Segel an den Wendepunkten der Fahrt und der stets nachbessernden Aufmerksamkeit, mit der sie neue Erfindungen auf dem Gebiete des Yachtbaues sich zu Eigen machen. Auch auf diesem Gebiete zeigt sich der, wie bei etwas Fertigem, als solchem ausruhende Unternehmungsgeist. Gefördert wird der Segelsport, wie jede Art von Sport, durch die Presse, welche jedem, auch dem kleinsten Vorkommnisse auf diesem Gebiet ausführliche Leitartikel, oft von Spaltenlänge, widmet und entweder die Biographien oder die Photographien der Sieger oder Beides zugleich bringt. Doch ist das gesammte Publikum ein ebenso eifriger Förderer jeder Art ont-door exercise, habe dieses einen Namen, welchen es wolle.

Gegenwärtig hat es nun den Anschein, als ob der Segelsport schon wieder überholt werden solle durch den Dampf-Yacht-Sport. Namentlich die Millionenklasse inklinirt mehr und mehr für steam-yachts. Sie laufen gewiß viel schneller, als die Segler, sind auch viel kostspieliger noch als diese, haben jedoch vor der Hand noch erst ihre völlige Brauchbarkeit für reine Sportzwecke zu beweisen und das können sie wohl nur, wenn einmal das Zeitalter der Dampf-Yacht-Regatten ernstlich angebrochen sein wird, womit es übrigens auch in der Union noch seine Welle haben dürfte.

Bei den Dampfyachten würden nicht die Segel, sondern nur die Bauart des Rumpfes und die Pferdekraft der Maschinen ausschlaggebend sein, obwohl sich die ersten races dieser Art in der Zukunft noch erst mit Segel und Dampf zugleich abspielen müßten, bis dann der Dampf allein das treibende Moment abgeben würde; bis dahin würde vielleicht schon die flüssige Luft dem Dampfer wieder den Rang abgelaufen haben.

Wer weiß, was das neue Jahrhundert den Wassersportlern noch für unerhörte Ueberraschungen bieten wird!

Vermischtes.

Der zum Tode verurtheilte Giftmörder Jaenicke wurde, dem „B. B. C." zufolge, sofort nach Schluß der Verhandlung von dem Potsdamer Schwurgericht mittelst geschlossener Droschke nach dem Gefängniß zurückgebracht. Neben ihm hatten zwei Schutzmänner Platz genommen; auch bei dem Kutscher auf dem Bock saß ein Schutzmann. So ging die Fahrt, begleitet von einer tausendköpfigen Menschenmenge, welche johlend und pfeifend dem Wagen nachlief, nach dem Gerichtsgefängniß in der Lindenstraße in Potsdam. Aus jedem der Potsdamer Polizeireviere waren Schutzmänner zur Aufrechterhaltung der Ordnung befohlen, zu welchem sich noch die Beamten des Reviers, in dem das Landgericht belegen, gesellten. Im Publikum glaubte man nicht, daß Jaenicke zum Tode verurtheilt werden würde. Im Gefängniß wies er das ihm angebotene Abendbrod der Gefangenen zurück, wurde dann gefesselt und begab sich zur Ruhe. Am Sonntag Morgen gab er die Absicht kund, gegen das Urtheil das Rechtsmittel der Revision einzulegen.

Anläßlich ihres 75jährigen Jubiläums stiftete die Aachen-Münchener Feuerversicherungs-Gesellschaft 300 000 Mark für die Beamtenpensionskasse.

Wie Peking früher verschanzt war. Einer der französischen Offiziere, die an der Belagerung Pekings durch die Engländer und Franzosen im Jahre 1860 theilgenommen haben, der spätere Divisionsgeneral Comte, erzählte gern, wie er zusammen mit dem Hauptmann Campenon, der auch Divisionsgeneral und dann Minister geworden ist, in die chinesische Hauptstadt eindrang. Die beiden Offiziere waren ausgesandt worden, um die Zugänge zum Orte auszukundschaften. Ihnen bot sich ein schrecklicher Anblick, überall waren Kanonen und Schildwachen, die unbeweglich still standen, sodaß sie den besten europäischen Heeren zur Ehre gereicht hätten. Die Hauptleute die sich so gut wie möglich verborgen gehalten hatten, kamen unten am Wall an, ohne daß sie bemerkt wurden. „Ich wette," meinte Campenon, „daß ich auf diese Mauer klettere." „Ich bin dabei," antwortete Comte. Sie erklommen also die ziemlich schadhafte Mauer, kamen oben an und fanden zu ihrer Ueberraschung, daß sich nichts rührte. Die Kanonen waren aus Holz und die Schildwachen Gliederpuppen. Davon benachrichtigt, konnte das englische Heer einen Angriff ohne Gefahr wagen und Peking zum größten Schrecken der Söhne des himmlischen Reiches besetzen; sie hatten ihre Gliederpuppen für stark genug gehalten, den Feind zu erschrecken . . .

Kunst und Wissenschaft.

Leo Tolstoi im Kirchenbann. Eine vertraulich aber doch bekannt gewordene Verfügung des heiligen Synods über den Grafen Leo Tolstoi enthält folgende Sätze: „Graf Leo Tolstoi hat sich als Feind der orthodoxen christlichen Kirche klar und deutlich gezeigt. Den einen Gott in drei Personen erkennt er nicht an, die zweite Person der Dreieinigkeit — Gottes Sohn — nennt er einen einfachen Menschen, entstellt den heiligen Text des Evangeliums, tadelt die heilige Kirche, indem er sie eine menschliche Einrichtung nennt, verwirft die kirchliche Hierarchie und spottet über die heiligen Sakramente und Gebräuche der heiligen orthodoxen Kirche. In Angesicht dessen hat der heilige Synod beschlossen, die Abhaltung der Gedächtnißfeier und Seelenmessen für Graf Leo Tolstoi, im Fall seines Todes ohne Buße, zu verbieten. Graf Tolstoi wird übrigens wie Moskauer Zeitungen zu melden wissen, nach einem längeren Aufenthalt auf seinem Gute Jaßnaja Poljana eine Reise nach Westeuropa antreten, die ihn wahrscheinlich nach Deutschland, Frankreich und England führen wird. —

Für die Redaktion verantwortlich: Curt Plato in Thorn.

Handelsnachrichten.

Amtliche Notirungen der Danziger Börse.

Dienstag, den 26. Juni 1900.

Für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten werden außer dem notirten Preise 2 M. per Tonne sogenannte Factorei-Provision usancemäßig vom Käufer an den Verkäufer vergütet.

Weizen per Tonne von 1000 Kilogr.
inländisch hochbunt und weiß 756 Gr. 155 M. bez.
inländisch bunt 737 Gr. 151 M. bez.

Roggen per Tonne von 1000 Kilogramm per 714 Gr. Normalgewicht
inländisch grobkörnig 726—738 Gr. 145 M. bez.
transito feinkörnig 708 714 Gr. 103 M. bez.

Rübsen per Tonne von 1000 Kilogr.
transito Sommer- 158 M. bez.

Kleie per 50 Klg. Weizen- 4,22½ M. bez.
Roggen- 4,75—4,85 M. bez.

Der Vorstand der Producten-Börse.

Amtl. Bericht der Bromberger Handelskammer.

Bromberg, 26. Juni 1900.

Weizen 140—153 Mark, abfallende Qualität unter Notiz.
Roggen, gesunde Qualität 136—144 Mk., feuchte abfallende Qualität unter Notiz.
Gerste 120—130 Mk. — Braugerste nom. b. 135 Mk., feinste, über Notiz.
Hafer 130—135 Mk.
Futtererbsen nominell ohne Preis. Kocherbsen 140—150 Mk.

Druck und Verlag der Rathsbuchdruckerei Ernst Lambeck, Thorn.